

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1260
van **MARTINE FOURNIER**
datum: 1 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Realisatiegraad fietsinfrastructuur - Versnelling subsidieprocedures

Vele lokale besturen krijgen van de Vlaamse overheid steun voor de uitbouw van hun fietsinfrastructuur en fietsnetwerk. Helaas duurt het vaak erg lang vooraleer de beloofde subsidies terechtkomen op de rekening van de gemeente in kwestie. Dat heeft diverse oorzaken zoals onder andere de ingewikkelde subsidieprocedures. Vervolgens zorgt dit voor een vertraging op de algemene realisatiegraad van fietsinfrastructuur over diverse gemeenten in Vlaanderen.

In het regeerakkoord werden afspraken gemaakt om te onderzoeken op welke manier de realisatiegraad van fietsvoorzieningen versneld zou kunnen worden. Voorstellen om fietsprojecten versneld te realiseren, waren onder andere:

- versterking van het Fietsfonds;
- vereenvoudiging van de procedures om gebruik te maken van het Fietsfonds;
- subsidies voor fietsprojecten die geen deel uitmaken van het BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk);
- screening van de regelgeving naar obstakels voor fietsinvesteringen;
- prioritaire fietsinvesteringen in het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) plaatsen;
- reorganisatie van het projectteam beleidsdomein MOW (Mobiliteit en Openbare Werken).

1. Wat is er voor elk van bovenvermelde elementen specifiek onderzocht? Wat wil de minister in de toekomst nog verder onderzoeken en wanneer zal dat gebeuren?
2. Wat waren uit de reeds gedane onderzoeken de belangrijkste conclusies voor elk van bovenvermelde voorstellen?
3. Welke aanpassingen worden naar aanleiding van conclusies gepland? Wat is daarvan de stand van zaken?
4. Welke impact verwacht de minister daarvan op de realisatiegraad voor fietsinfrastructuur in Vlaanderen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1260 van 1 juni 2021

van **MARTINE FOURNIER**

1-3. Hierbij een overzicht van de elementen die specifiek onderzocht zijn geweest, de belangrijkste conclusies en de aanpassingen:

- **Versterking van het Fietsfonds en vereenvoudiging van de procedures** – het Fietsfonds is een subsidieregeling voor lokale overheden en betreft een subsidieregeling van zowel Vlaanderen als de provincies. Lokale overheden vragen deze subsidie aan bij de provincie en de provincie pre-financiert het Vlaamse subsidieaandeel. De provincie recupereert vervolgens de Vlaamse subsidie. Dit was een belangrijke administratieve vereenvoudiging voor lokale besturen, die in 2013 werd ingevoerd.

Elke aanpassing aan de Fietsfondsregelgeving moet steeds grondig worden doorgesproken met de provinciale partners.

Een prognose van de provincies voor de komende jaren toont aan dat de gemeentelijke en provinciale ambities een stuk hoger liggen dan in de voorbije bestuursperiodes en dat dus ook de beschikbare middelen op Vlaams niveau herbekeken moesten worden. In het verleden werd steeds 10 miljoen euro voorzien aan middelen voor het Fietsfonds. De middelen voor 2021 werden opgetrokken naar 15 miljoen euro.

- **Subsidies voor fietsprojecten die geen onderdeel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF)** – Ondertussen heeft de Vlaamse Regering, naar aanleiding van het relanceplan Vlaamse Veerkracht, een subsidieregeling uitgewerkt voor de subsidiëring van fietsinfrastructuur op gemeentewegen (Kopenhagenplan). Deze fietsinfrastructuur dient dus geen onderdeel te zijn van het BFF. Voor deze subsidie is in totaal 150 miljoen euro voorzien door Vlaanderen. Voor elke 2 euro van de gemeente legt Vlaanderen 1 euro bij. Deze subsidieregeling loopt tot eind 2022. Na afloop van deze subsidie zal bekeken worden op welke manier dergelijke projecten ook door MOW ondersteund kunnen worden.
- **Screening van de regelgeving naar obstakels voor fietsinvesteringen** - Het nieuwe Onteigeningsdecreet trad eind 2020 in werking. In dit decreet wordt per project een einddatum vastgelegd met een maximum van één jaar om tot minnelijke onteigening te komen. Lukt dit niet binnen de voorziene termijn, dan kan het dossier meteen gerechtelijk worden ingeleid, al bestaat ook nadien nog de mogelijkheid, indien partijen daartoe bereid zijn, om tot een minnelijke eigendomsoverdracht te komen.

In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt momenteel 'MIA' of 'Mobiliteit Innovatief Aanpakken' uitgerold als bestuurlijke aanpak. De krachtlijnen van MIA zijn 'sneller-samen-alert': kortere doorlooptijden van procedures en werkwijzen, versterking van de samenwerking met lokale besturen en met de wetenschap, meer verbinding met de burgers en systematisch monitoren en bijsturen om veerkrachtig te blijven bij plots wijzigende omstandigheden. Het gaat concreet om twee Proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen waarin kleine

werken in het belang van verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur op een experimentele manier worden aangepakt. Bijvoorbeeld wordt proactieve detectie van verkeersonveiligheid ingevoerd met behulp van wetenschappelijk onderzoek en technologische innovatie en ook worden procedures en dienstorders tegen het licht gehouden zodat we kunnen schrappen wat overbodig of te ingewikkeld is. Bovendien hebben we voor de MIA-infrastructuurwerken een 'regelluwe experimenteerzone' gecreëerd. Die is vanaf 1 juli voor 3 jaar van toepassing in heel Vlaanderen. Het gaat om tijdelijke afwijkingen van de bestaande regelgeving, wat betreft projectmethodologie, onteigening en de bevoegdheid van gemeenten inzake het beheer van en aanpassingen aan gewestwegen.

- **Prioritaire fietsinvesteringen in het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) plaatsen** – Hiervoor verwijs ik naar het goedgekeurde GIP 2021 waarbij duidelijk is aangegeven welke projecten fietsinvesteringen betreffen en welk aandeel fiets elk project heeft. In het GIP 2021 is in totaal 355 miljoen euro voorzien voor fietsinvesteringen. Ook in het doorkijk GIP 2022 – 2023 zullen de fietsinvesteringen prominent aanwezig zijn.
 - **Reorganisatie van het projectteam beleidsdomein MOW** - De invulling van het nieuwe projectteam gebeurt in het kader van de organisatie van een 'schaalsprong fietsbeleid' in Vlaanderen, die bedoeld is om het functionele fietsen in Vlaanderen verder te stimuleren. In het kader van deze schaa sprong werd een netwerkorganisatie uitgewerkt. Het project Schaa sprong Fietsbeleid (ondertussen gekend als 'De Grote Versnelling') ging begin 2021 van start. Hierbinnen is een van de kernopgaven 'Netwerken: de fietsbaarheid en fietsinfrastructuur drastisch verbeteren'.
4. Het regeerakkoord voorzag een groeipad naar 300 miljoen euro tegen 2024. Door het relanceplan Vlaamse Veerkracht is deze inhaalbeweging vervroegd en halen we in 2021 reeds 355 miljoen euro aan fietsinvesteringen. Daarbovenop komt ook maximaal 450 miljoen euro van het Kopenhagenplan (150 miljoen euro vanuit Vlaanderen en 300 miljoen euro van lokale overheden). Samen met bovenstaande aanpassingen aan regelgeving en administratieve vereenvoudiging verwacht ik dat dit een positieve impact zal hebben op de realisatiegraad van fietsinfrastructuur in Vlaanderen.

We volgen deze realisatiegraad en verbeteringen in fietsinfrastructuur ook op. We doen dit onder meer aan de hand van het tweejaarlijks rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen.' De meest recente versie (meetjaar 2019) werd toegelicht op de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 22 oktober 2020.